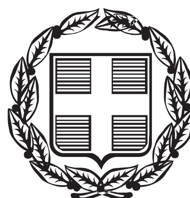


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 3297**

24 Δεκεμβρίου 2013

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. 2/103243/0025 (1)

Παροχή εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου για κάλυψη ομολογιακού δανείου εκδόσεως της τράπεζας με την επωνυμία «Τράπεζα Πειραιώς» συνολικού ποσού 3.572.100.000 ευρώ.

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

(α) του άρθρου 2 του Ν. 3723/2008 (ΦΕΚ 250 Α΄).

(β) του Ν. 2322/95 (ΦΕΚ 143 Α΄), ιδίως του άρθρου 1.

(γ) του άρθρου 90 του «Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Π.Δ. 63/2005 (ΦΕΚ 98 Α΄).

(δ) του Π.Δ. 185/2009 «Ανασύσταση του Υπουργείου Οικονομικών, συγχώνευση του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών με τα Υπουργεία Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και μετονομασία του σε «Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας», μετατροπή του Υπουργείου Μακεδονίας - Θράκης σε Γενική Γραμματεία Μακεδονίας - Θράκης και υπαγωγή στο Υπουργείο Εσωτερικών της Γενικής Γραμματείας Μακεδονίας - Θράκης και της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής» (ΦΕΚ 213/Α/7-10-2009).

(ε) Το Π.Δ. 86/2012 «Διορισμός Υπουργών, Αν. Υπουργών και Υφυπουργών (ΦΕΚ 141/Α/2012).

(στ) την αριθμ. Υ48/09-07-2012 (ΦΕΚ 2105/Β/09-07-2012) απόφαση του Πρωθυπουργού για τον καθορισμό αρμοδιοτήτων του Αναπληρωτή Υπουργού Χρήστου Σταϊκούρα.

2. Την υπ' αριθμ. 54201/Β΄ 2884/26.11.2008 Απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών «Ενίσχυση της Ρευστότητας της Οικονομίας για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της Διεθνούς Χρηματοπιστωτικής Κρίσης» (ΦΕΚ 2471 Β΄) και την τροποποιητική αυτής απόφαση Υπουργού Οικονομικών με αριθμ. 5209/Β.237/3-2-12.

3. Την αριθμ. 2/5121/0025/26.1.2009 Απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών «Καθορισμός όρων των παρεχομένων κατά το άρθρο 2 του Ν. 3723/2008 εγγυήσεων του Ελληνικού Δημοσίου προς πιστωτικά ιδρύματα» (ΦΕΚ 140 Β΄).

4. Την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την εφαρμογή των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων στα μέτρα που λήφθηκαν για τους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς στο πλαίσιο της τρέχουσας παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης (2008/C 270/02).

5. Το με αριθμ. 3230/14-11-2013 αίτημα της τράπεζας με την επωνυμία «Τράπεζα Πειραιώς».

6. Την με αριθμ. 1331/28-11-2013 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Τράπεζας Πειραιώς.

7. Την αριθμ. 26/10-12-2013 απόφαση Διυπουργικής Επιτροπής του άρθρου 5 του Ν. 2322/1995.

8. Το αριθμ. 2139/2-12-2008 έγγραφο της Τράπεζας της Ελλάδος (Διεύθυνση Εποπτείας Πιστωτικού Ιδρύματος και Διεύθυνση Χρηματοοικονομικών Δραστηριοτήτων) σχετικά με τη διαδικασία υποβολής αιτήματος συμμετοχής των πιστωτικών ιδρυμάτων στις διατάξεις του Ν. 3723/2008 για την ενίσχυση τη ρευστότητας της οικονομίας.

9. Την αριθμ. 387/09-12-2013 εισήγηση της Τράπεζας της Ελλάδος.

10. Την αριθμ. 30089/Β. 1785/08-07-2013 Απόφαση του Υπουργού Οικονομικών «Παράταση του Προγράμματος ενίσχυσης της ρευστότητας και της κεφαλαιακής επάρκειας σύμφωνα με το Ν. 3723/2008» (ΦΕΚ 3466/Β/28-12-2012) για την παράταση του προγράμματος μέχρι 31/12/2013.

11. Την με αριθμ. SA 36956 (2013/N) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

12. Την αριθμ. ΓΔΟΠ 0000222 ΕΞ 2013/Β.2802/6-12-2013 απόφαση του Υπουργού Οικονομικών για την ανακατανομή κονδυλίων στο πλαίσιο εφαρμογής του Ν. 3723/2008.

13. Την με αριθμ. 88395/17-12-2010 απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, αποφασίζει:

Ι. Παρέχεται η εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου προς τους ομολογιούχους ομολογιακού δανείου εκδόσεως

της τράπεζας με την επωνυμία «Τράπεζα Πειραιώς» συνολικής ονομαστικής αξίας 3.572.100.000 ευρώ, σε αντικατάσταση του τίτλου με ISIN XS 0570761196, ίσης ονομαστικής αξίας, τριετούς διάρκειας και λήξεως 17-12-2013, βάσει της με αριθμ. 88395/17-12-2010 υπουργικής απόφασης σύμφωνα με το κείμενο της εγγύησης στην ελληνική και αγγλική γλώσσα που ακολουθεί:

(Α) Ελληνικό κείμενο:

ΠΡΑΞΗ ΕΓΓΥΗΣΗΣ

Η παρούσα Πράξη Εγγύησης υπογράφεται από το Ελληνικό Δημόσιο την κατωτέρω οριζόμενη Ημερομηνία Υπογραφής.

Οι Όροι της Εγγύησης, όπως αυτοί εκδόθηκαν και δημοσιεύτηκαν από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών με την υπ' αριθμ. 2/5121/0025/26-01-2009 απόφασή του, βάσει του άρθρου 2 του Ν. 3723/2008 (οι οποίοι, μεταξύ άλλων, προβλέπουν την άνευ αφέσεως και ανέκκλητη εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου της Οφειλής υπέρ των Δικαιούχων (όπως ειδικότερα ορίζονται στους Όρους της Εγγύησης)), θεωρείται ότι ενσωματώνονται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της παρούσας Πράξης Εγγύησης.

Για τους σκοπούς της παρούσας Πράξης Εγγύησης:

Ως «Πιστωτικό Ίδρυμα» νοείται η τράπεζα με την επωνυμία «ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.» και έδρα στην Αθήνα, οδός Αμερικής αρ. 4.

Ως «Οφειλή» νοείται κάθε υποχρέωση απορρέουσα από την κατά το Ν. 3156/2003 έκδοση, περί την 13.12.2013, ομολογιακού δανείου συνολικής ονομαστικής αξίας 3.572.100.000 ευρώ, σύμφωνα με τις διατάξεις Προγράμματος (Programme) με ημερομηνία 23.07.2013 και τους Τελικούς Όρους (Final Terms) ημερομηνίας περί την 06.12.2013, στους οποίους προβλέπονται, μεταξύ άλλων τα εξής: (α) αριθμός και είδος ομολογιών: 35.721 ανώνυμες ομολογίες, (β) ονομαστική αξία κάθε ομολογίας: 100.000 ευρώ, (γ) επιτόκιο: κυμαινόμενο euribor 3μηνών πλέον περιθωρίου 12,00% ετησίως, (δ) ημερομηνία λήξης: περί την 15 Δεκεμβρίου 2014 και (ε) αρ. ISIN XS1002197785.

Ως «Ημερομηνία Υπογραφής» νοείται η 13 Δεκεμβρίου 2013.

(Β) Αγγλικό κείμενο:

DEED OF GUARANTEE

THIS DEED OF GUARANTEE is executed on the Execution Date specified below by The Hellenic Republic.

The Guarantee Terms as issued and published by the Minister of Economy and Finance by means of Decision No. 2/5121/0025/26-01-2009, under Article 2 of Law 3723/2008 (which inter alia provide for the unconditional and irrevocable guarantee by The Hellenic Republic of the Debt Obligations in favour of the Beneficiaries (as defined therein) shall be deemed to be incorporated in and form part of this Deed of Guarantee as if the same had been set out herein.

For the purposes of this Deed of Guarantee:

Credit Institution means «Piraeus Bank S.A.» with registered office at 4 Amerikis Street, Athens.

Debt Obligations means any obligation arising from an issue, under law 3156/2003, on or about 13-12-2013, of bonds of an aggregate amount of euro 3.572.100.000 pursuant to the provisions of a programme established on 23-07-2013 and Final Terms dated on or about 06-12-2013 including, inter alia the following: (a) number and form of bonds: 35.721 bearer bonds; (b) denomination: euro 100,000; (c) interest rate: euribor 3m plus relevant margin 12.00% per annum; (d) maturity date: on or about 15 December 2014; (e) ISIN code XS 1002197785; and

Execution date means 13 December 2013.

This deed of Guarantee is executed as a deed by the Minister of Finance on behalf of The Hellenic Republic.

ΙΙ. Για την παρεχόμενη εγγύηση καταβάλλεται στο Ελληνικό Δημόσιο από το ανωτέρω πιστωτικό ίδρυμα προμήθεια, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην αριθμ. 5209/Β.237/03-02-2012 απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και με το αριθμ. 387/09-12-2013 έγγραφο της Τράπεζας της Ελλάδος, το ύψος της οποίας ανέρχεται σε 106 μονάδες βάσης (ACT/ACT).

ΙΙΙ. Το κόστος που θα βαρύνει το Δημόσιο, σε περίπτωση κατάπτωσης της εγγύησης του Δημοσίου, ενδέχεται να ανέλθει στο ποσό των 3.572.100.000 ευρώ πλέον των προβλεπόμενων από τους όρους του οικείου ομολογιακού δανείου τόκων και πάσης φύσεως επιβαρύνσεων, το ακριβές ύψος της οποίας δεν μπορεί να υπολογιστεί.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 13 Δεκεμβρίου 2013

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

Αριθμ. 560/2013 (2)

Έγκριση του Δεκαετούς Προγράμματος Ανάπτυξης (ΔΠΑ) του Εθνικού Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΣΜΗΕ) περιόδου 2014 - 2023.

Η ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
(τακτική συνεδρίαση 25-11-2013)

Λαμβάνοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν. 4001/2011, «Για τη λειτουργία Ενεργειακών Αγορών Ηλεκτρισμού και Φυσικού Αερίου, για Έρευνα, Παραγωγή και δίκτυα μεταφοράς Υδρογονανθράκων και άλλες ρυθμίσεις», ΦΕΚ Α΄ 179/22.08.2011, όπως ισχύει, και ιδίως την εξουσιοδοτική διάταξη της παραγράφου 5 του άρθρου 108, καθώς και τα άρθρα 14 και 94.

2. Τις διατάξεις του Ν. 3468/2006 «Παραγωγή Ηλεκτρικής Ενέργειας από Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας και Συμπαραγωγή Ηλεκτρισμού και Θερμότητας Υψηλής Απόδοσης και λοιπές διατάξεις», ΦΕΚ Α΄ 129/27.06.2006, όπως ισχύει.

3. Τις διατάξεις του Ν. 2773/1999 «Απελευθέρωση της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας», ΦΕΚ Α΄ 286/22.12.1999. και ιδίως τα άρθρα 12, 15 και 18, όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν.

4. Τον Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΜΗΕ ο οποίος εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 57/31.01.2012 (ΦΕΚ Β΄ 103/31.01.2012) απόφαση της ΡΑΕ, όπως μεταγενέστερα έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

5. Τον Κώδικα Συναλλαγών Ηλεκτρικής Ενέργειας που εγκρίθηκε με την απόφαση ΡΑΕ 56/2012 (ΦΕΚ Β΄ 104), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

6. Τον Κανονισμό Άδειας Διαχείρισης και Εκμετάλλευσης του Συστήματος (ΦΕΚ Β΄ 360/04.04.2001).

7. Την Άδεια Διαχείρισης και Εκμετάλλευσης του Συστήματος (ΦΕΚ Β΄ 492/27.04.2001) που χορηγήθηκε στον Διαχειριστή του Συστήματος.

8. Τη Σύμβαση Παραχώρησης Ελέγχου του Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας μεταξύ ΔΕΣΜΗΕ Α.Ε. και ΔΕΗ Α.Ε. που εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. Α.Π./Δ5/ΗΛ/Φ1/οικ.8219/03.05.2001 απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης.

9. Τη Μελέτη Ανάπτυξης του Συστήματος Μεταφοράς περιόδου 2010-2014 που εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. Δ5/ΗΛ/Β/Φ1.18/1714/21182/29-11-2010 απόφαση του Υφυπουργού ΠΕΚΑ.

10. Την υπ' αριθμ. ΦΑ/Ε 3.2/57/3/3.1.2011 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής για την χρηματοδότηση της διασύνδεσης των Κυκλάδων και άλλων έργων της ΔΕΗ από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΦΕΚ 237/Β΄).

11. Το Προκαταρκτικό Σχέδιο Δεκαετούς Προγράμματος Ανάπτυξης περιόδου 2014 - 2023 που υποβλήθηκε από τον ΑΔΜΗΕ Α.Ε. προς τη ΡΑΕ με το υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ Ι-166806/02.01.2013 έγγραφο.

12. Την υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ Ο-54137/25.02.2013 επιστολή της ΡΑΕ προς τον ΑΔΜΗΕ Α.Ε. με επισημάνσεις επί του κειμένου Διαβούλευσης του Προκαταρκτικού Σχεδίου Δεκαετούς Προγράμματος Ανάπτυξης περιόδου 2014-2023.

13. Το αναθεωρημένο σχέδιο του Δεκαετούς Προγράμματος Ανάπτυξης περιόδου 2014 – 2023 (εφεξής «Σχέδιο ΔΠΑ 2014-2023») που υποβλήθηκε στη ΡΑΕ από τον ΑΔΜΗΕ Α.Ε. με το υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ Ι-170352/04.04.2013 έγγραφο, μετά από παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν από την Αρχή.

14. Την από 14.5.2013 δημόσια ανακοίνωση - πρόσκληση της ΡΑΕ για υποβολή απόψεων επί του Σχεδίου ΔΠΑ 2014-2023, τις σχετικές παρατηρήσεις που υπεβλήθησαν από τους συμμετέχοντες στη διαβούλευση (υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ Ι-172134/04.06.2013, Ι-172132/04.06.2013, και Ι-172133/04.06.2013), καθώς και την αξιολόγηση των παρατηρήσεων και προτάσεων από τη ΡΑΕ.

15. Την υπ' αριθμ. 463/2013 Απόφαση της ΡΑΕ, με την οποία ζητήθηκαν από τον ΑΔΜΗΕ Α.Ε. συγκεκριμένες τροποποιήσεις επί του υποβληθέντος σχεδίου ΔΠΑ 2014-2023, εντός τακτής προθεσμίας.

16. Την υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ Ο-56229/14.10.2013 επιστολή της ΡΑΕ, με την οποία ζήτησε από τον ΑΔΜΗΕ Α.Ε. να υποβάλει απόψεις και εξηγήσεις σχετικά με τις ενέργειες στις οποίες προέβη για το έργο της διασύνδεσης των Κυκλάδων με το ΕΣΜΗΕ.

17. Την υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ Ι-177627/08.11.2013 επιστολή του ΑΔΜΗΕ Α.Ε., με την οποία, σε απάντηση της παραπάνω Απόφασης και επιστολής της ΡΑΕ, υπέβαλε αναθεωρημένο τεύχος ΔΠΑ 2014-2023, καθώς και αιτιολόγηση των ενεργειών του σχετικά με τη διασύνδεση των Κυκλάδων, τα τελευταία στοιχεία σχετικά με τα έργα α) διασύνδεσης της Κρήτης, και β) επέκτασης του Συστήματος στην Πελοπόννησο.

18. Την υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ Ι-178193/25.11.2013 επιστολή του ΑΔΜΗΕ Α.Ε., με την οποία υπέβαλε νεότερο αναθεωρημένο τεύχος ΔΠΑ 2014-2023, με ορισμένες διορθώσεις και μεταβολές.

19. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας δεν προκαλείται δαπάνη στον κρατικό προϋπολογισμό.

Σκέφτηκε ως εξής:

Α. Θεσμικό πλαίσιο που διέπει το Δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης

Ι. Σύμφωνα με την παράγραφο 1(ιγ) του άρθρου 94 του Ν. 4001/2011 όπως ισχύει, σχετικά με τα καθήκοντα του Διαχειριστή του Ελληνικού Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΣΜΗΕ), ο Διαχειριστής «1. (ιγ) Εκπονεί κάθε έτος, κατόπιν Διαβούλευσης με όλους τους υφιστάμενους και μελλοντικούς χρήστες του ΕΣΜΗΕ, δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης του Ελληνικού Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (Δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης του ΕΣΜΗΕ), το οποίο υποβάλλει προς έγκριση στη ΡΑΕ και δημοσιεύει στην ιστοσελίδα του, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 108.».

ΙΙ. Ειδικότερα στο άρθρο 108 του ίδιου νόμου προβλέπεται ότι:

«1. Η ΑΔΜΗΕ ΑΕ καταθέτει έως την 31η Μαρτίου εκάστου έτους στη ΡΑΕ, κατόπιν προηγούμενης Διαβούλευσης με όλους τους ενδιαφερομένους, δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης του ΕΣΜΗΕ, το οποίο αφορά την περίοδο με έναρξη την 1η Ιανουαρίου του αμέσως επόμενου έτους και βασίζεται στην υφιστάμενη και την προβλεπόμενη προσφορά και ζήτηση. Το Πρόγραμμα περιέχει αποτελεσματικά μέτρα με στόχο να διασφαλίζεται η επάρκεια του Συστήματος και η ασφάλεια του εφοδιασμού.

2. Συγκεκριμένα, το δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης του ΕΣΜΗΕ:

(α) προσδιορίζει τις κυριότερες υποδομές μεταφοράς που πρέπει να κατασκευαστούν ή να αναβαθμιστούν κατά τα επόμενα δέκα (10) έτη συμπεριλαμβανομένων και των απαραίτητων υποδομών για τη διείσδυση των ΑΠΕ,

(β) περιέχει όλες τις επενδύσεις που ήδη έχουν περιληφθεί σε προηγούμενα προγράμματα ανάπτυξης και προσδιορίζει τις νέες επενδύσεις των οποίων η έναρξη υλοποίησης προβλέπεται μέσα στην επόμενη τριετία,

(γ) παρέχει τεχνοοικονομική ανάλυση σκοπιμότητας για τα σημαντικά έργα μεταφοράς του εδαφίου Β΄ ανωτέρω, ιδίως αυτά που αφορούν διεθνείς διασυνδέσεις και διασυνδέσεις νήσων με το Σύστημα Μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων χρονοδιαγράμματος υλοποίησης, εκτιμώμενων χρηματικών ροών αναγκών χρηματοδότησης των επενδυτικών σχεδίων των υπ' όψη έργων.

3. Κατά τη διαμόρφωση του δεκαετούς Προγράμματος Ανάπτυξης του ΕΣΜΗΕ, η ΑΔΜΗΕ ΑΕ προβαίνει σε εύλογες παραδοχές όσον αφορά τη διαθεσιμότητα του παραγωγικού δυναμικού, την εξέλιξη της ζήτησης και του διασυνοριακού εμπορίου, λαμβάνοντας υπ' όψη τα επενδυτικά σχέδια για τα περιφερειακά δίκτυα και τα δίκτυα κοινοτικής εμβέλειας.

4. Η ΡΑΕ θέτει σε δημόσια Διαβούλευση το σχέδιο του δεκαετούς Προγράμματος Ανάπτυξης του ΕΣΜΗΕ κατά τρόπο ανοικτό και διαφανή, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 29 του παρόντος νόμου. Η ΡΑΕ αξιολογεί και δημοσιεύει το αποτέλεσμα της διαδικασίας διαβουλεύσεων στην ιστοσελίδα της.

5. Η ΡΑΕ εξετάζει εάν το δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης του ΕΣΜΗΕ καλύπτει όλες τις επενδυτικές ανάγκες που προσδιορίστηκαν κατά τη διαδικασία των διαβουλεύσεων και εάν είναι σύμφωνο προς το μη δεσμευτικό κοινοτικό δεκαετές πρόγραμμα ανάπτυξης δικτύων (διακοινοτικό πρόγραμμα ανάπτυξης δικτύων) που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 στοιχείο β΄ του Κανονισμού (ΕΚ) 714/2009. Εάν προκύψει οποιαδήποτε αμφιβολία όσον αφορά τη συμφωνία προς το διακοινοτικό πρόγραμμα ανάπτυξης δικτύων, η ΡΑΕ συμβουλεύεται τον Οργανι-

σμό Συνεργασίας Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας. Η ΡΑΕ δύναται να ζητήσει από την ΑΔΜΗΕ ΑΕ να τροποποιήσει το δεκαετές πρόγραμμα ανάπτυξης του ΕΣΜΗΕ.

6. Η ΡΑΕ παρακολουθεί και αξιολογεί την εφαρμογή του δεκαετούς Προγράμματος Ανάπτυξης του ΕΣΜΗΕ, εκπονεί και δημοσιοποιεί σχετική έκθεση.

7. Σε περίπτωση που η ΡΑΕ, στο πλαίσιο της αρμοδιότητας της κατά την παράγραφο 6, διαπιστώνει ότι η ΑΔΜΗΕ ΑΕ δεν διασφαλίζει την υλοποίηση των επενδύσεων που σύμφωνα με το δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης του Συστήματος προγραμματίζεται να εκτελεσθούν εντός τριών ετών, εκτός εάν η καθυστέρηση αυτή οφείλεται σε αιτίες που εκφεύγουν της δυνατότητας ελέγχου της, η ΡΑΕ λαμβάνει τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα μέτρα:

(α) Επιβάλλει στην ΑΔΜΗΕ ΑΕ να εκτελέσει τις εν λόγω επενδύσεις.

(β) Οργανώνει ανοικτό διαγωνισμό για τις εν λόγω επενδύσεις.

(γ) Υποχρεώνει την ΑΔΜΗΕ ΑΕ να προβεί σε αύξηση κεφαλαίου προκειμένου να χρηματοδοτηθούν οι απαραίτητες επενδύσεις, επιτρέποντας σε ανεξάρτητους επενδυτές να συμμετάσχουν στο εταιρικό κεφάλαιο.

8. Σε περίπτωση που η ΡΑΕ κάνει χρήση των εξουσιών της δυνάμει του στοιχείου β΄ της προηγούμενης παραγράφου, μπορεί να υποχρεώσει την ΑΔΜΗΕ ΑΕ να δεχθεί ένα ή περισσότερα από τα εξής:

(α) χρηματοδότηση της επένδυσης από οποιονδήποτε τρίτο,

(β) χρηματοδότηση και κατασκευή της επένδυσης από οποιονδήποτε τρίτο,

(γ) να αναλάβει την εργολαβία για την κατασκευή των πάγιων στοιχείων της επένδυσης, ή

(δ) να αναλάβει τη λειτουργία και διαχείριση των πάγιων στοιχείων της επένδυσης.

9. Η ΑΔΜΗΕ ΑΕ παρέχει στους επενδυτές όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για να πραγματοποιήσουν την επένδυση, συνδέει τα νέα πάγια στοιχεία με το ΕΣΜΗΕ και καταβάλλει εν γένει κάθε προσπάθεια προκειμένου να διευκολύνει την εφαρμογή του επενδυτικού σχεδίου. Οι σχετικοί χρηματοοικονομικοί διακανονισμοί υπόκεινται στην προηγούμενη έγκριση της ΡΑΕ.

10. Όταν η ΡΑΕ κάνει χρήση των εξουσιών της δυνάμει της παραγράφου 7, το κόστος των εν λόγω επενδύσεων καλύπτεται από τις σχετικές ρυθμίσεις για τα τιμολόγια, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 140.».

ΙΙΙ. Περαιτέρω στο άρθρο 14 του ν.4001/2011, σχετικά με την ανάπτυξη υποδομών και παρακολούθηση προγράμματος ανάπτυξης ορίζεται ότι:

« 1. Η ΡΑΕ, μετά από δημόσια Διαβούλευση με τους υφιστάμενους και δυνητικούς χρήστες, αποφασίζει σχετικά με τροποποιήσεις των Προγραμμάτων Ανάπτυξης που καταρτίσθηκαν από τους αρμόδιους Διαχειριστές Μεταφοράς. Η ΡΑΕ δημοσιοποιεί τα αποτελέσματα της δημόσιας Διαβούλευσης και εξετάζει:

(α) εάν το Πρόγραμμα Ανάπτυξης καλύπτει όλες τις ανάγκες που προσδιορίστηκαν κατά τη διαδικασία της ως άνω Διαβούλευσης, ιδιαίτερα δε τις επενδυτικές ανάγκες,

(β) εάν το Πρόγραμμα Ανάπτυξης είναι σύμφωνο προς το αντίστοιχο διακοινοτικό, μη δεσμευτικό, δεκαετές πρόγραμμα ανάπτυξης των συστημάτων μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας και Φυσικού Αερίου που καταρτίζεται σύμφωνα με τους Κανονισμούς (ΕΚ) 714/2009 και 715/2009 (L 211), και στη συνέχεια δύναται να ζητήσει από τον αρμόδιο Διαχειριστή Μεταφοράς να τροποποιήσει ανάλογα το Πρόγραμμα του. Εάν προκύψει αμφιβολία όσον αφορά τη συμφωνία ή μη του Προγράμματος Ανάπτυξης με το αντίστοιχο διακοινοτικό, η ΡΑΕ συμβουλεύεται τον Οργανισμό Συνεργασίας Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας που συστάθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) 713/2009.

2. Σε περίπτωση που έργα, τα οποία εντάσσονται στο Πρόγραμμα Ανάπτυξης, δεν υλοποιούνται για λόγους οφειλόμενους σε πταίσμα του αρμόδιου Ανεξάρτητου Διαχειριστή Μεταφοράς, η ΡΑΕ ενεργεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 63ο εφόσον πρόκειται για το ΕΣΦΑ ή το άρθρο 108 εφόσον πρόκειται για το Σύστημα Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας.

3. Η ΡΑΕ παρακολουθεί και αξιολογεί την εφαρμογή των Προγραμμάτων Ανάπτυξης. Επίσης, η ΡΑΕ παρακολουθεί το χρόνο που χρειάζονται οι Διαχειριστές των Συστημάτων Μεταφοράς και των Δικτύων Διανομής για την πραγματοποίηση των συνδέσεων χρηστών, την υλοποίηση επισκευών και την παροχή υπηρεσιών στους χρήστες των Συστημάτων και των Δικτύων τους. Η ΡΑΕ δύναται να καθορίζει προθεσμίες σχετικά με τα ανωτέρω, καθώς και ποινικές ρήτρες που καταπίπτουν υπέρ των χρηστών σε περίπτωση μη τήρησης των προθεσμιών.».

IV. Συναφώς με τα ανωτέρω, στα άρθρα 229 έως 231 του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΜΗΕ, περιλαμβάνονται ρυθμίσεις για την εκπόνηση και έγκριση της Μελέτης Ανάπτυξης του Συστήματος Μεταφοράς (ΜΑΣΜ), η οποία κατ' ουσίαν ταυτίζεται με το ΔΠΑ. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές, ο Διαχειριστής του Συστήματος «... προσδιορίζει τα έργα ανάπτυξης του Συστήματος ώστε να διασφαλίζεται εφεδρεία των στοιχείων του Συστήματος σύμφωνα με το Κριτήριο «Ν-1». Επίσης, εφαρμόζει μεθόδους αντιμετώπισης ανωμαλιών μεγάλης κλίμακας και περιορισμού της επίδρασης πολλαπλών διαταραχών στο Σύστημα». Επιπλέον, επισημαίνεται ότι «Σύμφωνα με το κριτήριο σχεδιασμού «Ν-1» προβλέπεται ότι υπό οποιεσδήποτε συνθήκες λειτουργίας η απώλεια οποιουδήποτε συστατικού στοιχείου του Συστήματος, ιδίως γραμμής μεταφοράς, μετασχηματιστή ή Μονάδας Παραγωγής, δεν θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια λειτουργίας του Συστήματος και δεν οδηγεί σε περαιτέρω απώλεια στοιχείων του Συστήματος ή σε διακοπές τροφοδοσίας. Μετά την απώλεια ενός στοιχείου, το Σύστημα πρέπει να αναδιαμορφωθεί για να είναι σε θέση κατά το δυνατόν να συμμορφωθεί εκ νέου με το Κριτήριο «Ν-1» μέσα στον ελάχιστο δυνατό χρόνο, προκειμένου η απώλεια ενός περαιτέρω στοιχείου να μη θέσει σε κίνδυνο τη ασφάλεια λειτουργίας.».

Β. Αξιολόγηση του υποβληθέντος αναθεωρημένου σχεδίου ΔΠΑ περιόδου 2014-2023

1. Ως προς το έργο διασύνδεσης των Κυκλάδων

Από την εξέταση του αναθεωρημένου ΔΠΑ 2014-2023 που υπεβλήθη από τον ΑΔΜΗΕ Α.Ε. (υπ' αριθμ. 17 σχετικό) προκύπτει ότι η διασύνδεση των Κυκλάδων θα πραγματοποιηθεί σε τρεις (3) Φάσεις, με τις δύο (2) εξ αυτών να υλοποιούνται με διαφορά ενός έτους, το 2016 και το 2017. Ειδικότερα, σύμφωνα με το Σχέδιο αυτό, μέχρι το τέλος του έτους 2016 θα υλοποιηθεί η διασύνδεση Λαυρίου-Σύρου και η ακτινική διασύνδεση της νήσου Σύρου με τα νησιά Πάρος και Μύκονος. Ένα έτος μετά την ολοκλήρωση της πρώτης αυτής Φάσης, δηλαδή μέχρι το τέλος του 2017 (συγκριτικά με την περίοδο των 6 μηνών που είχε προτείνει στην Απόφαση 463/2013 η ΡΑΕ), θα ακολουθήσει το κλείσιμο του βρό-

χου με την υλοποίηση των διασυνδέσεων Πάρος-Νάξος, Νάξος-Μύκονος και ο υποσταθμός Νάξου.

Η Γ΄ Φάση του Έργου (δεύτερη γραμμή διασύνδεσης Λαύριο-Σύρος), σύμφωνα με το αναθεωρημένο Τεύχος ΔΠΑ, προτείνεται να υλοποιηθεί μετά το έτος 2020 (και κατά τα αναφερόμενα στους υπολογισμούς κόστους/οφέλους το 2022), λόγω αδυναμίας εξεύρεσης, όπως αναφέρεται, των απαραίτητων οικονομικών πόρων, αλλά και λόγω του ότι το κόστος της μη εξυπηρετούμενης ενέργειας θα είναι αμελητέο, όπως εκτιμάται από τον ΑΔΜΗΕ Α.Ε., σε σχέση με το κόστος της Γ΄ Φάσης του έργου (κόστος € 0,9 εκ. έναντι – € 120 εκ.). Σε περίπτωση βλάβης του καλωδίου Λαύριο-Σύρος, το σύμπλεγμα, μέχρι την υλοποίηση της Γ΄ Φάσης του έργου θα ηλεκτροδοτείται μέσω νέας γραμμής ισχύος 200 MVA που θα συνδέει την Εύβοια με την Άνδρο και την Άνδρο με την Τήνο και θα υλοποιηθεί με τη Β΄ Φάση του έργου διασύνδεσης των Κυκλάδων (ολοκλήρωση της Β΄ Φάσης μέχρι και το 2017)[1]. Όπως όμως επισημαίνεται στη συνοδευτική επιστολή του αναθεωρημένου ΔΠΑ (σχετικό υπ' αριθμ. 17)[2], μέχρι την υλοποίηση της Γ΄ Φάσης του έργου δεν καλύπτεται η αναγκαία Ν-1 εφεδρεία, και ως εκ τούτου απαιτείται να διατηρηθεί συμβατικό δυναμικό παραγωγής σε ψυχρή εφεδρεία στους σταθμούς των διασυνδεόμενων νησιών.

Ωστόσο, όπως προκύπτει από τα στοιχεία της ανάλυσης που υπεβλήθη δεν λαμβάνονται υπ' όψη, ούτε οι οικονομίες κλίμακας που επιτυγχάνονται με την ταυτόχρονη υλοποίηση του έργου, ιδίως δεδομένου ότι διαχωρίζονται και ετεροχρονίζονται παρόμοια τμήματα του έργου (π.χ. σύνδεση Λαυρίου-Σύρου), ούτε το οικονομικό κόστος και ο αντίστοιχος κοινωνικός αντίκτυπος που θα προκληθεί στην τοπική οικονομία των νησιών αλλά και της χώρας, μέχρι την υλοποίηση της Γ΄ Φάσης του έργου, στην περίπτωση που συμβεί βλάβη, ειδικά κατά τη διάρκεια τουριστικής περιόδου (θερινή περίοδος), με αποτέλεσμα τη διακοπή της ηλεκτροδότησης στα νησιά αυτά. Επίσης, δεν λαμβάνεται υπ' όψη το σύνολο του κόστους διατήρησης συμβατικών μονάδων σε ψυχρή εφεδρεία και του κόστους αντικατάστασης πεπαλαιωμένων μονάδων, προκειμένου να διατηρείται πάντοτε το αναγκαίο δυναμικό σε κατάσταση ετοιμότητας για την κάλυψη του φορτίου των νησιών μέχρι την υλοποίηση της Γ΄ Φάσης του έργου, και δεν γίνεται εμπεριστατωμένη ανάλυση και σύγκριση του κόστους για τα δύο διαφορετικά σενάρια ολοκλήρωσής της, δηλ. ολοκλήρωση μετά το 2020, βάσει της πρότασης που αναφέρεται στο αναθεωρημένο Σχέδιο του ΔΠΑ, ή μαζί με τη Β΄ Φάση του έργου όπως πρότεινε η ΡΑΕ (ολοκλήρωση μέχρι το έτος 2017). Το συμβατικό αυτό δυναμικό θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να βρίσκεται σε εφεδρεία εκκίνησης λίγων λεπτών, καθώς η πιθανότητα βλάβης ενός στοιχείου (Ν-1) δεν είναι αμελητέα, με το κόστος αυτό να μην συνυπολογίζεται. Ζητήματα όπως τα παραπάνω θα έπρεπε να είχαν διερευνηθεί από τον ΑΔΜΗΕ Α.Ε., με συνεργασία του Παραγωγού ΔΕΗ Α.Ε. και του Διαχειριστή ΜΔΝ ΔΕΔΔΗΕ Α.Ε., στο πλαίσιο ολοκληρωμένης μελέτης που θα ανέλυε σε βάθος την περίπτωση αυτή και θα λάμβανε υπ' όψη το σύνολο των δεδομένων για την απρόσκοπτη ηλεκτροδότηση των φορτίων των νησιών, όσο και της Εύβοιας τα οποία εξυπηρετούνται από τη γραμμή που εκκινεί από το Αλιβέρι, σε κάθε κατάσταση λειτουργίας.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, όπως ορθά επισημαίνει ο ΑΔΜΗΕ Α.Ε., και έχει επισημανθεί και από τις προηγούμενες σχετικές μελέτες, ακόμη και μετά την υλοποίηση της Γ΄ φάσης του έργου, θα απαιτηθεί για ορισμένο χρονικό διάστημα (π.χ. περί τα 5 έτη) να διατηρηθεί επαρκές δυναμικό παραγωγής σε ψυχρή εφεδρεία, καθώς πιθανή βλάβη δεύτερου καλωδίου ή σε καίρια σημεία της διασύνδεσης (π.χ. στον Υ/Σ Σύρου) θα οδηγήσει σε σημαντικά προβλήματα ηλεκτροδότησης. Η πιθανότητα όμως αυτή είναι εξαιρετικά περιορισμένη, εφόσον θα έχουν ολοκληρωθεί όλες οι φάσεις του έργου, και συνεπώς δεν απαιτείται η εφεδρεία αυτή να βρίσκεται σε ετοιμότητα σύντομου χρόνου εκκίνησης/λειτουργίας.

Συμπερασματικά, από το αναθεωρημένο Σχέδιο ΔΠΑ 2014-2023 προκύπτει ότι δεν υιοθετήθηκε πλήρως η πρόταση της ΡΑΕ για την ανάγκη υλοποίησης του συνόλου του έργου σε μία φάση, και, σε κάθε περίπτωση, η ανάγκη τήρησης του κριτηρίου Ν-1. Αντίθετα, αναφέρονται εκτιμήσεις για το επιτυγχανόμενο όφελος με τη χρονική μετατόπιση της Γ΄ Φάσης, με βάση όμως αποσπασματικές αναλύσεις και στοιχεία, καθώς δεν γίνεται συγκροτημένη και ολοκληρωμένη ανάλυση ούτε για κόστος/όφελος, για τη μία και την άλλη περίπτωση, με βάση τα ανωτέρω, ούτε για το εάν πληρούται το κριτήριο Ν-1 σε κάθε λειτουργική κατάσταση, όπως απαιτήθηκε.

Άλλωστε, η ικανοποίηση του κριτηρίου Ν-1 επιβάλλεται από τον Κώδικα Διαχείρισης του ΕΣΜΗΕ, καθώς αποτελεί βασικό κριτήριο ανάπτυξης του ΕΣΜΗΕ. Η ικανοποίηση δε του κριτηρίου αυτού επιβάλλει την ταχύτερη δυνατή υλοποίηση της Γ΄ Φάσης, όπως άλλωστε περιέγραφε ο αρχικός σχεδιασμός του έργου και όπως έχει περιληφθεί στην εγκεκριμένη ΜΑΣΜ (ως ένα ενιαίο έργο). Περαιτέρω, η υποδομή αυτή δίνει τη δυνατότητα και υποστηρίζει σε αξιοσημείωτο βαθμό την επέκταση της διασύνδεσης και σε κάποια ακόμα νησιά των Κυκλάδων (π.χ. Θήρα), για τα οποία μάλιστα έχει ήδη μελετηθεί η προοπτική αυτή.

Περαιτέρω, η επίκληση αδυναμίας εξεύρεσης πόρων για τη Γ΄ Φάση του έργου διασύνδεσης των Κυκλάδων, αποδυναμώνεται εκ του γεγονότος ότι κατά το ίδιο χρονικό διάστημα προγραμματίζεται το έργο διασύνδεσης της Κρήτης, προϋπολογισμού της τάξεως των 800-1000 εκατ. €.

Ωστόσο, η πρόταση που υιοθετείται στο αναθεωρημένο Σχέδιο του ΔΠΑ για χρονική μετατόπιση της Γ΄ Φάσης αποτελεί κατά βάση συνέπεια της αδυναμίας εξεύρεσης πόρων, και όχι αποτέλεσμα κάποιου τεχνικού λόγου. Στις περιπτώσεις αυτές, η ΡΑΕ οφείλει να κινήσει τις διαδικασίες των παρ. 7 και 8 του άρθρου 108 του Ν. 4001/2011, όπως αυτές περιγράφονται παραπάνω, για τη χρηματοδότηση και την κατασκευή του έργου.

Ως εκ τούτου, λαμβάνοντας υπ' όψη τα ανωτέρω, δεν κρίνεται εύλογο να εγκριθεί το σχέδιο υλοποίησης της διασύνδεσης των Κυκλάδων, όπως αυτό παρουσιάζεται στο αναθεωρημένο τεύχος ΔΠΑ 2014-2023 που υπέβαλε ο ΑΔΜΗΕ Α.Ε. Αντίθετα, κρίνεται σκόπιμο η Γ΄ Φάση του έργου να υλοποιηθεί μαζί με τη Β΄ Φάση του Έργου (2017)

1 Εκ παραδρομής, στην υπ' αριθμ. Πρωτ. ΡΑΕ Ι-177627/08.11.2013 επιστολή του ΑΔΜΗΕ Α.Ε., αναφέρεται ότι η νέα αυτή γραμμή Εύβοιας - Άνδρου θα υλοποιηθεί μέχρι το 2020).

2 Στην συνοδευτική επιστολή του τελικού αναθεωρημένου ΔΠΑ (υπ' αριθμ. 18 σχετικό) αναφέρεται ότι με την αναβάθμιση και της διασύνδεσης Εύβοιας - Άνδρου και Άνδρου - Τήνου, "...πρακτικά καλύπτουμε το κριτήριο Ν-1 για μερικά χρόνια και μετά το 2020...", χωρίς να παρέχεται τεκμηρίωση και αιτιολόγηση σε σχέση και με τα αναφερόμενα στο ΔΠΑ και στην προηγούμενη επιστολή του ΑΔΜΗΕ (υπ' αριθμ. 17 σχετικό), με την κατανόηση, π΄ντως, ότι αυτό συμβαίνει πλην κάποιων περιπτώσεων φόρτισης της διασύνδεσης σε περιόδους υψηλού φορτίου.

ή το αργότερο μέχρι τα μέσα του 2018, ενώ κρίνεται αποδεκτή η προτεινόμενη ενίσχυση της υποβρύχιας διασύνδεσης Εύβοιας-Άνδρου και Άνδρου-Τήνου, η οποία θα πρέπει να ολοκληρωθεί μαζί με τη Β΄ Φάση (2017).

Συνεπώς, θα πρέπει αφ' ενός να υπάρξει σύντμηση της Γ΄ Φάσης του έργου της διασύνδεσης των Κυκλάδων, ώστε αυτή να ολοκληρωθεί μαζί με τη Β΄ Φάση του Έργου (2017), ή το αργότερο μέχρι τα μέσα του 2018, αφ' ετέρου να γίνει αποδεκτή η ολοκλήρωση της ενίσχυσης της υποβρύχιας διασύνδεσης Εύβοιας-Άνδρου και Άνδρου-Τήνου έως το τέλος του έτους 2017, δηλαδή με την ολοκλήρωση της Β΄ φάσης του ως άνω έργου.

2. Ως προς το έργο διασύνδεσης της Κρήτης

Από την εξέταση του αναθεωρημένου ΔΠΑ 2014-2023, προκύπτει ότι ο Διαχειριστής αποδέχεται την πρόταση της ΡΑΕ για ένταξη του έργου στα έργα πρώτης τριετίας. Από την εξέταση των στοιχείων που έχει περιλάβει στο αναθεωρημένο ΔΠΑ, προκύπτει ότι προκρίνεται η εγκατάσταση των μετατροπέων στις θέσεις: ΚΥΤ Κουμουνδούρου στην πλευρά της Αττικής, και Λινοπεράματα ή μια νέα θέση 15 km ανατολικά του Ρεθύμνου στην πλευρά της Κρήτης. Σημειώνεται, πάντως, ότι η διερεύνηση νέων θέσεων δεν θα πρέπει να διατηρεί σε εκκρεμότητα για μεγάλο χρονικό διάστημα την οριστικοποίηση των θέσεων εγκατάστασης του εξοπλισμού της διασύνδεσης, εφόσον μάλιστα έχουν ήδη εντοπισθεί κατάλληλες θέσεις.

Ως προς τη μεταφορική ικανότητα της διασύνδεσης, ο ΑΔΜΗΕ προτείνει ως μάλλον ενδεικνυόμενη την ικανότητα της τάξεως των 2x350 MW, και σε κάθε περίπτωση κλάσμα της αιχμής του συστήματος που εξυπηρετεί, καθώς όπως επισημαίνει «πιθανό βραχυκύκλωμα στο σύστημα ΥΤ πλησίον του DC συνδέσμου μπορεί να οδηγήσει σε βυθίσεις τάσεως και μηδενισμό της ικανότητας μεταφοράς». Προς τούτο, προτείνεται στην εισήγηση του Διαχειριστή, η διατήρηση δυναμικού παραγωγής στο νησί σε λειτουργία, χωρίς ωστόσο να διευκρινίζεται το μέγεθος και το πλήθος των μονάδων που πρέπει να λειτουργούν συνεχώς, αλλά και αυτών που πιθανώς θα πρέπει να εγκατασταθούν στο νησί, στοιχεία που είναι απαραίτητα ώστε να είναι δυνατή η εκτίμηση του επιπλέον κόστους που θα απαιτηθεί και να αξιολογηθεί στο σύνολό της η πρόταση για το έργο της διασύνδεσης της Κρήτης (Cost Benefit Analysis).

Σε κάθε περίπτωση, ο ΑΔΜΗΕ σημειώνει ότι η τελική απόφαση για το μέγεθος της μεταφορικής ικανότητας θα γίνει με την οριστικοποίηση των προδιαγραφών και πιθανόν να αναθεωρηθεί στο στάδιο της διαβούλευσης.

Ως προς την ικανότητα της διασύνδεσης της Κρήτης, η ΡΑΕ παραμένει σταθερή στην άποψή της ότι ένα έργο τέτοιας στρατηγικής και οικονομικής σημασίας για τη χώρα, όπως είναι το έργο διασύνδεσης της Κρήτης, που διερευνάται εδώ και πολλές δεκαετίες, πρέπει να έχει τη δυνατότητα κάλυψης των αναγκών του νησιού τουλάχιστον σε βάθος 20ετίας, και όχι μεταφορική ικανότητα ίση με αυτή του συστήματος κατά το έτος κατασκευής του έργου. Η αναφορά στη διαστασιολόγηση παρόμοιων έργων σε άλλες περιπτώσεις διασυνδέσεων νησιών στον ευρωπαϊκό χώρο (π.χ. στα νησιά των Βαλεαρίδων, Σαρδηνία), δεν αναλύεται ως προς το είδος του συνδέσμου (π.χ. VSC, LCC) και τη φιλοσοφία σχεδιασμού τους, ώστε να τεκμηριωθεί ο λόγος για τον οποίον δεν υιοθετείται η προτεινόμενη από τη ΡΑΕ διαστασιολόγηση. Σημειώνεται δε ότι όλες οι προγενέστερες μελέτες, με τη συμμετοχή ιδίως του Διαχειριστή (ΔΕΣΜΗΕ ΑΕ), όχι μόνο δεν απέκλειαν τεχνικά τη διαστασιολόγηση που η ΡΑΕ θεωρεί εύλογη, αλλά η λύση αυτή αποτελούσε και το βασικό σενάριο διασύνδεσης, και μάλιστα έργο που έχει προταθεί και από τον ΑΔΜΗΕ Α.Ε. να περιληφθεί στα έργα κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. (PCIs). Για το λόγο αυτό, και λαμβάνοντας υπ' όψη την ένταξη του έργου διασύνδεσης της Κρήτης στα έργα της πρώτης τριετίας, όπως έχει ζητήσει η Αρχή, καθώς και τα αναφερόμενα στο αναθεωρημένο τεύχος του ΔΠΑ 2014-2023 για τα στάδια μελέτης και οριστικοποίησης του έργου, η ΡΑΕ εγκρίνει το ΔΠΑ 2014-2023, ως προς το έργο διασύνδεσης της Κρήτης, με τις ακόλουθες, ωστόσο, αναγκαίες τροποποιήσεις, οι οποίες θα πρέπει να ενσωματωθούν στο επόμενο Δεκαετές (ΔΠΑ) 2015-2024, οπότε και θα οριστικοποιηθεί ο βασικός σχεδιασμός του έργου:

α) Κατά την υποβολή του επόμενου ΔΠΑ, θα πρέπει να έχει οριστικοποιηθεί το μέγεθος της μεταφορικής ικανότητας της διασύνδεσης της Κρήτης. Η διασύνδεση της Κρήτης εκτιμάται ότι θα πρέπει να γίνει μέσω γραμμών μεταφορικής ικανότητας διπλού συνδέσμου συνολικής ικανότητας περί τα 1000 MW (π.χ. 2x500 MW), με κατάλληλο σχεδιασμό που επιτρέπει τη διατήρησης του ημίσεως της ικανότητας σε περίπτωση βλάβης του συνδέσμου, και η οποία θα καλύπτει τις ανάγκες του νησιού για σημαντικό χρονικό διάστημα, θα ελαχιστοποιεί τη ανάγκη λειτουργίας και ενίσχυσης του υφιστάμενου συμβατικού δυναμικού παραγωγής στο νησί και θα επιτρέπει την αύξηση της διείσδυσης των ΑΠΕ στο σύστημα του νησιού και κατ' επέκταση στο ενεργειακό ισοζύγιο της χώρας. Επιπλέον, θα πρέπει να διερευνηθεί περαιτέρω η πρόταση του ΑΔΜΗΕ Α.Ε. για τη μεταφορική ικανότητα της διασύνδεσης, καθώς συνδέεται με προβληματισμούς που εκφράζει σχετικά με την ευστάθεια του συστήματος σε «πιθανό βραχυκύκλωμα στο σύστημα ΥΤ πλησίον του DC συνδέσμου» και να τύχει επαρκούς τεκμηρίωσης τυχόν υιοθέτηση άλλης ικανότητας του συνδέσμου.

β) Κατά την υποβολή του επόμενου ΔΠΑ, θα πρέπει να έχουν οριστικοποιηθεί και οι χώροι εγκατάστασης των τερματικών σταθμών στα άκρα της διασύνδεσης, τόσο στην πλευρά της ηπειρωτικής χώρας (Αττική), όσο και στην πλευρά της νήσου Κρήτης.

3. Ως προς την επέκταση του Συστήματος στην Πελοπόννησο.

Επί του ζητήματος αυτού, ο ΑΔΜΗΕ Α.Ε. επισημαίνει ότι οι καθυστερήσεις οφείλονται κυρίως στην αδυναμία λήψης ΕΠΟ και ζητάει τη συνδρομή της ΡΑΕ προς επίλυση του προβλήματος αυτού (π.χ. παρεμβάσεις, χαρακτηρισμός έργου ως «γενικότερης σημασίας για την οικονομία της χώρας»). Με βάση την ανωτέρω αιτιολόγηση του ΑΔΜΗΕ Α.Ε. για την αδυναμία επίσπευσης των έργων αυτών, γίνεται αποδεκτός, στη φάση αυτή, ο προτεινόμενος από το Διαχειριστή σχεδιασμός του έργου.

Ωστόσο, η ΡΑΕ, μέχρι το τέλος του Α΄ εξαμήνου του 2014, θα προβεί σε διερεύνηση των λόγων καθυστέρησης στην υλοποίηση των έργων επέκτασης του Συστήματος στην Πελοπόννησο, ενώ περαιτέρω θα προτείνει στην Πολιτεία το χαρακτηρισμό των έργων αυτών, αλλά και του έργου της διασύνδεσης της Κρήτης, ως έργων γενικότερης σημασίας για την οικονομία της χώρας, αναλαμβάνοντας τη σχετική πρωτοβουλία προώθησης των αναγκαίων ενεργειών και αποφάσεων, με βάση την κείμενη νομοθεσία.

4. Ως προς την ανάγκη εξασφάλισης των αναγκαίων πόρων για τη χρηματοδότηση του ΔΠΑ

Για το ανωτέρω θέμα δεν δίνονται διευκρινίσεις από το Διαχειριστή στο υποβληθέν Σχέδιο ΔΠΑ. Το μόνο που αναφέρεται είναι ότι στην παρούσα φάση επανεξετάζονται όλα τα θέματα σχετικά με το Επιχειρηματικό Σχέδιο (Business Plan) της εταιρείας, το οποίο θα ολοκληρωθεί μέσα στις επόμενες εβδομάδες. Επίσης, στο υποβληθέν τεύχος ΔΠΑ 2014-2023 και τη συνοδευτική επιστολή του, επισημαίνεται ότι υπάρχει αδυναμία εκ μέρους του ΑΔΜΗΕ Α.Ε. για την εξεύρεση των απαιτούμενων οικονομικών πόρων για την υλοποίηση των έργων του ΔΠΑ.

Ως εκ τούτου, και όπως ήδη αναφέρθηκε, η ΡΑΕ, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παρ. 7 και 8 του άρθρου 108 του Ν. 4001/2011, εάν διαπιστώσει, κατά την παρακολούθηση εκτέλεσης του ΔΠΑ, ότι δεν διασφαλίζεται η υλοποίηση των έργων πρώτης τριετίας, όπως είναι στην προκειμένη περίπτωση τα έργα της διασύνδεσης των Κυκλάδων και της Κρήτης, σύμφωνα με το υποβληθέν σχέδιο για το Δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης του Συστήματος, οφείλει, εκ του νόμου, να εξετάσει όλους τους δυνατούς τρόπους χρηματοδότησής τους.

Με βάση τα ανωτέρω, η Αρχή, αποφασίζει:

Α. Την έγκριση του υποβληθέντος από τον ΑΔΜΗΕ Α.Ε. Δεκαετούς Προγράμματος Ανάπτυξης (ΔΠΑ), όπως αυτό υποβλήθηκε με το υπ' αριθμ. 18 σχετικό, με την ακόλουθη τροποποίηση σε σχέση με το έργο διασύνδεσης των Κυκλάδων:

Σύντμηση της Γ΄ Φάσης του έργου της διασύνδεσης των Κυκλάδων, ώστε αυτή να ολοκληρωθεί μαζί με την ολοκλήρωση της Β΄ Φάσης του Έργου (2017), ή το αργότερο μέχρι τα μέσα του 2018, προκειμένου να ικανοποιείται σε κάθε περίπτωση το κριτήριο Ν-1.

Β. Κατά την κατάρτιση και υποβολή του επόμενου ΔΠΑ (2015-2024), θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψη από τον ΑΔΜΗΕ Α.Ε. τα ακόλουθα, σε σχέση με το έργο διασύνδεσης της Κρήτης:

α) Να έχει προσδιοριστεί το μέγεθος της μεταφορικής ικανότητας της διασύνδεσης της Κρήτης. Η διασύνδεση της Κρήτης εκτιμάται ότι θα πρέπει να γίνει μέσω γραμμών μεταφορικής ικανότητας διπλού συνδέσμου, συνολικής ικανότητας περί τα 1000 MW (2x500 MW), με κατάλληλο σχεδιασμό που θα επιτρέπει τη διατήρηση του ημίσεως της ικανότητας σε περίπτωση βλάβης του συνδέσμου, και η οποία θα καλύπτει τις ανάγκες του νησιού για σημαντικό χρονικό διάστημα, θα ελαχιστοποιεί τη ανάγκη λειτουργίας και ενίσχυσης του υφιστάμενου συμβατικού δυναμικού παραγωγής στο νησί και θα επιτρέπει την αύξηση της διείσδυσης των ΑΠΕ στο σύστημα της Κρήτης και κατ' επέκταση στο ενεργειακό ισοζύγιο της χώρας. Ωστόσο, θα πρέπει α) να διερευνηθεί περαιτέρω η πρόταση του ΑΔΜΗΕ Α.Ε. για τη μεταφορική ικανότητα της διασύνδεσης, καθώς ο Διαχειριστής εκφράζει προβληματισμούς σχετικά με την ευστάθεια του συστήματος σε «πιθανό βραχυκύκλωμα στο σύστημα ΥΤ πλησίον του DC συνδέσμου», και β) να τύχει επαρκούς τεκμηρίωσης τυχόν υιοθέτηση άλλης ικανότητας του συνδέσμου.

β) Να έχουν προσδιοριστεί οι χώροι εγκατάστασης των τερματικών σταθμών στα άκρα της διασύνδεσης, τόσο στην πλευρά της ηπειρωτικής χώρας (Αττική), όσο και στην πλευρά της νήσου Κρήτης.

Γ. Συναφείς ενέργειες της ΡΑΕ

α) Η ΡΑΕ, μέσα στο Α΄ εξάμηνο του 2014, θα προβεί σε διερεύνηση των λόγων καθυστέρησης στην υλοποίηση των έργων επέκτασης του Συστήματος στην Πελοπόννησο, και θα αναλάβει πρωτοβουλία για την προώθηση των αναγκαίων ενεργειών και αποφάσεων, ώστε, με βάση την κείμενη νομοθεσία, να χαρακτηρισθούν τα έργα επέκτασης του Συστήματος της Πελοποννήσου, αλλά και το έργο της διασύνδεσης της Κρήτης, ως έργα γενικότερης σημασίας για την οικονομία της χώρας.

β) Η ΡΑΕ, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 108 του Ν. 4001/2011, θα παρακολουθεί επισταμένως την εκτέλεση του ΔΠΑ, και ιδίως την εκτέλεση των έργων των διασυνδέσεων Κυκλάδων και Κρήτης που εντάσσονται στα έργα πρώτης τριετίας, και θα προβαίνει σε κάθε, κατά περίπτωση, αναγκαία ενέργεια, προκειμένου να διασφαλιστεί η εκτέλεση των έργων αυτών εντός των εγκεκριμένων χρονοδιαγραμμάτων τους.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 25 Νοεμβρίου 2013

Ο Πρόεδρος
ΝΙΚΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΟΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 έως 16 σελίδες σε 1 € προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD:

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €
Β΄	300 €	80 €	30 €
Γ΄	50 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-
Δ΄	110 €	30 €	-

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α΄	225 €
Β΄	320 €
Γ΄	65 €
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Δ΄	160 €
Α.Α.Π.	160 €
Ε.Β.Ι.	65 €
Α.Ε.Δ.	10 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	2.250 €
Δ.Δ.Σ.	225 €
Α.Σ.Ε.Π.	70 €
Ο.Π.Κ.	-

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα.

- Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).
- Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.
- Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α, τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής.
- Το ποσό υπέρ ΤΑ.Π.Ε.Τ. (5% επί του ποσού συνδρομής), καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.
- Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρίζονται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: τηλ.: 210 8220885.

Τα φύλλα όλων των τευχών της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr)

Ηλεκτρονική Διεύθυνση: http://www.et.gr - e-mail: webmaster.et@et.gr

ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΑΠΟ 08:00 ΜΕΧΡΙ 13:30



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004